



Munich Personal RePEc Archive

Competitivity in the Portuguese automotive sector and innovative forms of employment management

António Moniz

IET, UNL-FCT

September 2006

Online at <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/8046/>

MPRA Paper No. 8046, posted 3. April 2008 07:42 UTC

Competitividade no sector automóvel e formas inovadoras de gestão do emprego em Portugal ¹

António Brandão Moniz ²
(abm@fct.unl.pt)

Abstract

If indicators of international competitiveness of the Portuguese industry reveal very strong weaknesses in the field of education and vocational training, the achievement of a solution is not based only (and should not!) in a decisive increase of investment and support in the education and training system. It seems not logical to think in that way, once normally when one tries to solve a problem that is done in the context of that same problem. Eventually there are other strategies. Which are, then, the fields where it is necessary to orient the investment to improve an industrial competitiveness?

To try to answer this question, we analyse one of the sectors that have contributed the most for an improvement of the Portuguese economical performance, and for a true innovative process as in terms of industrial product, or in terms of manufacturing and distribution processes. Is the automotive sector where that happens, taken in its two most important sub-sectors: the one of automobile manufacturing and assembly, and the one of components manufacturing.

Keywords: competitiveness; Portugal; education; vocational training; performance; automotive sector

JEL classification: I29; J21; L23; L62; M12; M54; P17

INTRODUÇÃO	3
CONTEXTO.....	3
METODOLOGIA DO ESTUDO E ANÁLISE DOS DADOS SOBRE O CONJUNTO DO SECTOR AUTOMÓVEL EM PORTUGAL	6
PROFISSIONAIS DE GESTÃO	9
AS CHEFIAS DIRECTAS.....	10
O PESSOAL MAIS QUALIFICADO	11
O PESSOAL MENOS QUALIFICADO	12

¹ Este artigo foi elaborado a partir dos dados obtidos no âmbito do projecto WorTiS-Sistemas de Trabalho, Tempo e Espaço na Indústria Automóvel em Portugal, financiado pela Fundação para Ciência e Tecnologia (MCES).

² Presidente do IET-Centro de Investigação em Inovação Empresarial e do Trabalho e do Departamento de Ciências Sociais Aplicadas (DCSA) da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa (FCT-UNL).

SITUAÇÃO NO SUB-SECTOR DE CONSTRUÇÃO AUTOMÓVEL	13
SITUAÇÃO NO SUB-SECTOR DE FABRICAÇÃO DE COMPONENTES PARA O SECTOR AUTOMÓVEL.....	18
CONCLUSÕES.....	21
BIBLIOGRAFIA:.....	23

Figuras e quadros:

gráfico 1 - Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade no sector automóvel (1985-99)	8
gráfico 2 – Evolução do peso relativo das qualificações no sector automóvel (1985-99).....	9
gráfico 3 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os profissionais de gestão no sector automóvel	10
gráfico 4 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre as chefias directas ..	11
gráfico 5 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre o pessoal mais qualificado do sector automóvel	12
gráfico 6 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre o pessoal menos qualificado do sector automóvel	13
gráfico 7 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os trabalhadores do sub-sector de construção automóvel	15
gráfico 8 – Evolução do peso relativo dos diferentes níveis de qualificação no sub-sector de construção automóvel.....	16
gráfico 9 – Evolução do peso relativo dos níveis de qualificação no sub-sector de componentes automóvel	19
quadro 1 - Escolaridade (total do sector automóvel)	7
quadro 2 - Escolaridade (construção), total.....	14
quadro 3 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os trabalhadores do sub-sector de fabricação de componentes automóvel	18

Palavras-chave: indústria automóvel, Portugal, qualificações profissionais, organização do trabalho, emprego, competitividade, produtividade

Introdução

Se os indicadores de competitividade internacional da indústria portuguesa revelam debilidades fortíssimas no campo da educação e da qualificação profissional, a realização da solução não passa apenas (nem pode passar!) por um aumento decidido apenas no sistema de educação e de formação. Parece pouco lógico pensar desse modo, pois normalmente quando se trata de resolver um determinado problema apenas isso é feito no contexto desse mesmo problema. Eventualmente existem outras estratégias. Quais são, então, os domínios onde é necessário orientar o investimento para melhorar a competitividade industrial?

Para tentar responder a esta questão, analisamos um dos sectores que mais tem contribuído para a melhoria do desempenho económico português, e para um verdadeiro processo inovador quer em termos de produto industrial, quer em termos dos processos de fabrico e de distribuição. Trata-se do sector automóvel, tomado nos seus dois sub-sectores mais significativos: o da construção e montagem automóvel, e o da fabricação de componentes.

Contexto

O sector automóvel tem sido, nas últimas décadas, um dos sectores que mais se transformou em termos das necessidades de qualificação da sua força de trabalho. Se nos anos 60 a característica central seria um sistema de trabalho repetitivo, de montagem realizada em grandes séries, com sistemas automatizados dedicados, a partir dos anos 70 assistimos a uma progressiva introdução da automatização flexível para responder a uma maior diversificação da procura e de segmentação de mercados. Essa mudança implicou ainda o recurso a técnicas que os japoneses já haviam adoptado, com enorme sucesso, desde finais dos anos 50: os sistemas de gestão da qualidade.

Todo este ambiente envolvente do sector a nível internacional representou ainda uma forte alteração nas necessidades do mercado de trabalho. As primeiras experiências de introdução de novas formas de organização do trabalho tiveram lugar na Suécia nos anos 60 precisamente porque a escolarização média dos jovens operários na indústria automóvel era muito elevada, quando comparada com a de outros países europeus. Assim, os requisitos por parte dos trabalhadores para desenvolver um conteúdo de trabalho mais desafiante colocou problemas relativamente aos modelos vigentes de organização do trabalho. Estávamos perante alguma tensão social e os responsáveis pela gestão das empresas do sector automóvel também faziam face a problemas relacionados com a produtividade e com as condições de trabalho.

No PNDES (Plano Nacional para o Desenvolvimento Económico e Social), é referida a necessidade de realizar movimentos estratégicos que permitam a deslocação de Portugal de uma posição geográfica tida normalmente como de ‘periferia europeia’ para uma posição geo-económica de maior centralidade na economia mundial. Com efeito, vários estudos atestam que Portugal surge no espaço europeu como uma economia ainda afastada da fronteira da liderança tecnológica (Godinho, 2002, PROINOV, 2002). Mas, reconhecido o esgotamento do modelo de desenvolvimento que dominou as últimas décadas a economia

nacional, o problema que se coloca é o da necessidade de fazer a transição de uma vantagem comparativa essencialmente assente no factor custo para um novo ciclo.

Com efeito, a indústria automóvel tem vindo a ser desde há muito considerada como um dos melhores exemplos do paradigma chandleriano (baseado nos trabalhos de Alfred Chandler)³. No centro deste paradigma encontramos os produtores finais, as grandes empresas do sector automóvel (OEM), que controlam os seus fornecedores e, portanto, a cadeia de valor. Trata-se de empresas muito diversificadas e integradas verticalmente, com controlo hierárquico, e a sua competência central é a produção realizada em economias de escala.

Como refere ainda Tabea Bromberg, as empresas do sector automóvel gradualmente chamaram as actividades de produção ao seu centro da questão e consideraram a actividade de I&D e de *marketing* e vendas como sendo as mais importantes⁴. Christel Lane⁵ refere também que as empresas do sector automóvel mudaram muito nos últimos anos, deixando de ter apenas um carácter multinacional. No caso da indústria automóvel alemã, elas deixaram de ter a sua actividade central na Alemanha, e filiais mais periféricas em localizações no estrangeiro. Passaram sobretudo a ser “empresas transnacionais com redes de produção diferenciadas globalmente” (2000, p. 217-218)

É com base num estudo empírico dirigido por Ludger Pries, e que integra um projecto mais amplo sobre a Globalização da Indústria Automóvel (levado a cabo pela Universidade de Erlangen⁶), que se pode dizer que esta transformação está relacionada com novos processos de desenvolvimento do produto (ou PDP). Estes autores concluem que “analisar estes processos de negociação é um tema interessante para futura investigação. Estudar PDP em geral é uma promissora estratégia de investigação não apenas para as abordagens de engenharia e de investigação organizacional, mas também para a análise sociológica da tomada de decisão, das estruturas e estratégias de poder, e dos perfis de internacionalização das empresas em geral”⁷.

Este processo de transformação foi também acompanhado por reestruturações organizacionais, quer a nível de empresa, quer a nível das fábricas. Os estabelecimentos de produção localizados no estrangeiro (em Portugal podemos referir, sobretudo, os casos da VW-AutoEuropa, e da Opel em Azambuja) deixaram de ser apenas meras operações de montagem automóvel, mas tornaram-se “actores locais” relativamente independentes. Estes “local players” passaram a deter uma enorme responsabilidade pelo conjunto do modelo que fabricam, estabelecendo relações directas com os seus fornecedores.

Apesar de continuarem a orientar-se na direcção central de muitos dos aspectos definidos para a acção estratégica da empresa, as filiais detêm um enorme grau de autonomia acerca dos processos de configuração das suas actividades produtivas. A adaptação da empresa às condições locais e aos requisitos de mercado, são agora consideradas agora as “pranchas de salto” para a inovação na empresa no seu conjunto. Sobretudo, em algumas regiões consideradas estratégicas.

Face às características actuais da indústria automóvel, fortemente competitiva, oligopolista e, sobretudo, globalizada, este novo ciclo deverá passar pelo desenvolvimento de um conjunto de novas valências centradas na concepção, na inovação do produto e no conhecimento, na

³ cf. Bromberg, 2004, p. 5

⁴ cf. também Lay 2003

⁵ Lane, 2000.

⁶ DFG-Forschungsvorhaben "Globalisierung der deutschen Automobilindustrie" (1999-2001)

⁷ cf. Pries, L.; Schweer, O., 2002

senda da afirmação de um autêntico *cluster* automóvel em Portugal ⁸. Resumindo, esse ciclo implica ainda uma subida na cadeia de valor. Mas esse processo é extremamente difícil. Se em 1975 contávamos com 21 unidades de montagem dentro desta indústria, em 1985 tínhamos 14, em 1995 apenas oito e, em 2005, são cinco as unidades de montagem a operar em território nacional: Autoeuropa (42,2% do total da produção em 2004), Opel Portugal (29,3%), Citroën Lusitana (23,6%), Mitsubishi Trucks Europe (3,6%) e Salvador Caetano (1,3%). Note-se que a maior parte das subsidiárias das multinacionais do sector procedem à montagem de veículos comerciais, menos exigentes do ponto de vista técnico e com menores requisitos em matéria de economias de escala ⁹. A excepção é a Autoeuropa.

O tecido empresarial é actualmente composto predominantemente por pequenas e médias empresas (PME) de origem nacional – cerca de 180, sobretudo fornecedores de 2ª e 3ª linhas, que representam cerca de 49% do número de empresas de capital estrangeiro (27% do número de empresas), e empresas de capital misto (24% do número de empresas).

Em termos absolutos, em 1997, a actividade foco foi responsável por cerca de 4 mil milhões de euros de produção, mais de 633 milhões de euros de VAB (valor acrescentado bruto) e quase 21 mil postos de trabalho, mas arrastou, simultaneamente, mais cerca de 1,5 mil milhões de euros de produção, 688 milhões de euros de VAB e quase 27 mil postos de trabalho em diversas actividades integradas no *cluster*.

Em 1997, a exportação de componentes e de automóveis foi responsável por cerca de 500 milhões de euros de VAB na própria actividade foco e arrastou mais cerca de 600 milhões de euros nas diversas actividades integradas no *cluster*. Efectivamente, a implantação do projecto da AutoEuropa foi considerada como um grande movimento de viragem na indústria automóvel a nível nacional. Essa implantação foi considerada mesmo o maior investimento directo estrangeiro realizado em Portugal. Este permitiu não só um maior desenvolvimento da indústria automóvel, como também um desenvolvimento para a economia nacional, ou seja, em 1997 o valor produzido pela AutoEuropa contribuía 2,5% para o produto interno bruto (PIB). A produção realizada pela AutoEuropa fez aumentar significativamente o número de veículos fabricados em Portugal. Segundo Vale (1999), pelo facto da produção desta unidade se destinar sobretudo para o mercado externo (98,3% no ano de 1996 e 98,4% em 2000), observou-se um crescimento muito acentuado da produção automóvel nacional para exportação.

Do total do emprego gerado pelas actividades do *cluster*, devido ao efeito de exportação do foco, cerca de 44% foi gerado pelas actividades do próprio foco e o restante (56%) por arrastamento. O destino das exportações nacionais de automóveis e componentes, ao longo da década de 90, concentrava-se, sobretudo, em Espanha, França, Alemanha e Reino Unido. A Espanha é actualmente o principal parceiro comercial português, tanto como mercado receptor de componentes, como exportador de componentes e automóveis ¹⁰.

Em 2003, a indústria automóvel representou 0,6% do VAB nacional (3,3% do VAB industrial) e 0,41% do emprego (2,1% do emprego industrial) ¹¹. O volume de exportação da produção nesse mesmo ano representou 96,5% do total da produção.

⁸ Selada e Felizardo, 2004

⁹ Vale, 1999

¹⁰ cf. Lobo; Melo: 2002

¹¹ Cf. GEE, 2004: p. 1

Nos anos 60, a força de trabalho em Portugal, em grande medida é semi-camponesa e largamente analfabeta. Ou seja, em 1960 a taxa de analfabetismo ainda era 32,1%. Os trabalhadores tinham, em geral, pouca formação técnica e encontravam-se privados de liberdade de associação e de expressão sindicais. Não havia por conseguinte qualquer tipo de negociação entre parceiros sociais.

Toda esta situação explica que, mesmo neste sector, a percentagem de trabalhadores com os níveis básicos de escolaridade (4 e 6 anos) representasse, ainda em 1985, mais de 70% do total do pessoal.

Metodologia do estudo e análise dos dados sobre o conjunto do sector automóvel em Portugal

No projecto de investigação sobre o sector automóvel ¹² realizado em Portugal entre 2000 e 2004, com o apoio do Ministério da Ciência e Tecnologia, analisaram-se os diferentes sistemas de trabalho neste sector, os aspectos de enquadramento histórico, as referências aos processos de transferência de tecnologia, e ainda às estratégias de localização geográfica desde os anos 60 em Portugal. Foi ainda realizado um estudo prospectivo para estabelecimento de cenários de evolução do sector automóvel até 2025. Não foi, no entanto, objecto de análise detalhada o estudo das características do mercado de emprego no sector, dos níveis de qualificação e das potencialidades de desenvolvimento tendo em consideração as características da mão-de-obra e da massa crítica nas áreas técnica e de gestão. Como, no entanto, foram adquiridos ao Ministério do Trabalho dados estatísticos dos Quadro de Pessoal no âmbito deste projecto, poderemos tomá-los como ponto de referência para algumas conclusões acerca das capacidades competitivas no sector.

Foram estabelecidos sete grupos de escolaridade para uma análise mais clara da evolução recente operada no sector automóvel em Portugal. O primeiro grupo (<4 anos) tem vindo, de um modo geral em toda a população activa no país, a diminuir de modo muito rápido devido a dois motivos: a) saída do mercado de trabalho de trabalhadores no final da sua vida de trabalho e, por conseguinte, mais idosos e com menos escolaridade (neste caso, sem terem sequer completado a 4ª classe); b) por via do processo de educação de adultos, muitos trabalhadores com mais anos de experiência profissional e menor escolaridade, viram-se obrigados a completar o 1º ciclo básico de escolaridade de modo a poderem manter-se no mercado de trabalho.

O segundo grupo (4-6 anos) compreende os que completaram pelo menos um dois ciclos básicos de ensino (o 1º e/ou o 2º). Representa, neste sector e em praticamente todos os sectores produtivos, a maioria dos seus trabalhadores, o que significa um sério problema de competitividade com outras economias que apresentam níveis médios de escolaridade na ordem dos 9, 10 e mesmo 12 anos de escolaridade.

O terceiro grupo (7-9 anos) diz respeito àqueles que já completaram (apenas) o nível básico de escolaridade obrigatória (o seu 3º ciclo de 9 anos), ou que se encontram numa fase em que o podem atingir (terem completo o 2º ciclo, ou ciclo preparatório). Estes três primeiros

¹² WorTiS-Sistemas de Trabalho, Tempo e Espaço na Indústria Automóvel em Portugal, financiado pela Fundação para Ciência e Tecnologia (MCES). Este projecto teve contrato com a Fundação da FCT-UNL e envolveu a equipa de investigação que integra actualmente o IET-Centro de Investigação em Inovação Empresarial e do Trabalho (também na FCT-UNL).

grupos são aqueles que têm o nível básico de escolaridade, ou que têm ainda menos que esse nível. Alguns dados estatísticos mais recentes apresentam-nos de modo agregado porque significa precisamente o nível básico. No entanto, preferimos desagregar estes grupos para termos um melhor conhecimento das suas dinâmicas internas e, principalmente, uma perspectiva de evolução no sentido da relação possível com a qualificação no trabalho.

O quarto grupo (10-12 anos) detém mais que o nível de escolaridade básica, e tem até ao nível de educação secundária. Em 2000-01 Portugal detinha 85% dos seus jovens em idade escolar adequada a frequentar este nível de escolaridade ¹³. Era, no entanto, um valor muito baixo quando comparado com outros países da União Europeia.

O quinto grupo (13-15 anos) corresponde ao nível politécnico de ensino. Trata-se de um grupo pouco numeroso (em 1985 era ainda menor que o número de licenciados!), embora se trate de um dos grupos de escolaridade mais importantes para a indústria portuguesa, se tivermos em consideração os níveis atingidos por outras economias mais competitivas de ponto de vista da produtividade do trabalho.

Os outros dois grupos correspondem ao níveis de escolaridade de nível universitário (licenciados), normalmente, entre os 19 e os 20 anos de escolaridade, e um grupo que foi agregado correspondente a situações marginais do ponto de vista de análise estatística (outros_ignorado).

Assim, o quadro seguinte inclui os valores absolutos da distribuição do pessoal registado nessas estatísticas oficiais (Quadros de Pessoal) pelos diferentes grupos de escolaridade.

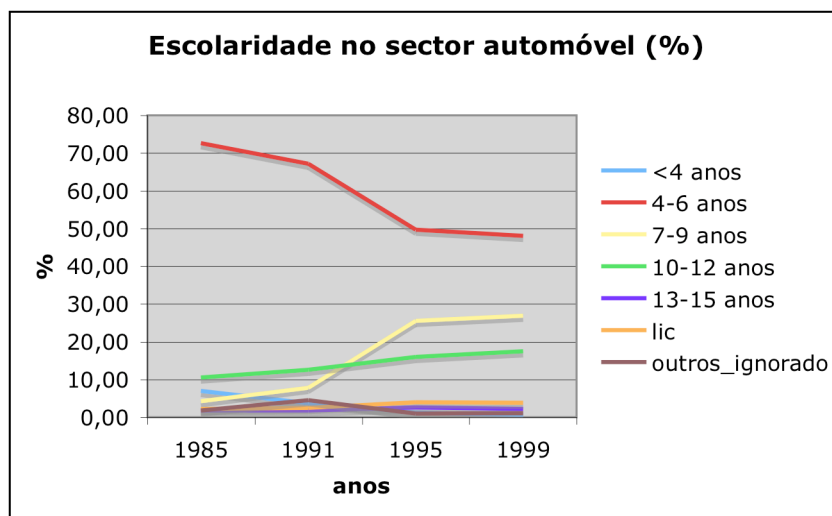
quadro 1 - Escolaridade (total do sector automóvel)

	1985	1991	1995	1999
<4 anos	1034	582	194	164
4-6 anos	10875	10497	7508	13077
7-9 anos	635	1218	3865	7336
10-12 anos	1565	1961	2408	4744
13-15 anos	268	286	383	607
licenciados	325	374	603	1030
outros_ignorado	268	705	151	292
total	14970	15623	15112	27250

Esta situação, que claramente demonstra um excessivo peso do grupo de escolaridade com 4 a 6 anos de escolaridade (e que aumentou em valores absolutos!), é melhor compreendido se se tiver em consideração a evolução dos valores relativos:

¹³ Dados retirados do *Human Development Index*, das Nações Unidas, 2003.

gráfico 1 - Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade no sector automóvel (1985-99)



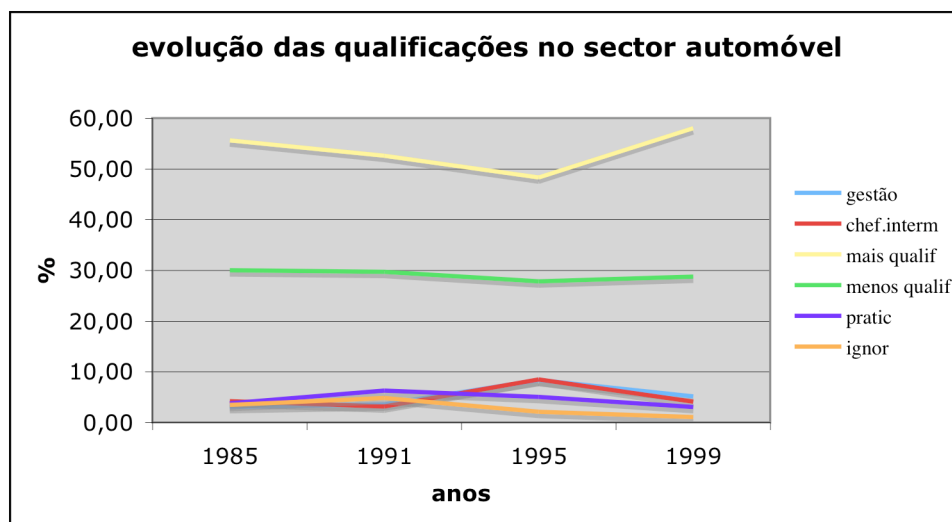
Tal como se vê neste gráfico e no quadro acima apresentados, o grupo de escolaridade que sobre mais acentuadamente neste últimos anos é sem dúvida o dos 7 a 9 anos, ou seja, aqueles que têm o actual nível mínimo de escolaridade. A grande maioria será representada pelos jovens que entram no sector (jovens que já devem deter os 9 anos de escolaridade), e não necessariamente pela progressão de estudos das camadas de trabalhadores mais idosos. Um aspecto que deverá ser tido em consideração deve-se ao facto de em 1995 termos assistido a duas situações que explicam a súbita diminuição de trabalhadores com apenas 4 a 6 anos de escolaridade:

- o recrutamento de trabalhadores para a AutoEuropa com 9 anos de escolaridade (critério mínimo de acessibilidade);
- o processo de encerramento da Renault em Setúbal, onde grande número de trabalhadores detinha esse nível de escolaridade.

O aumento que se verifica no ano de referência seguinte (1999) fica dever-se provavelmente a um aumento de recrutamentos de pessoal para a actividade de fabricação pela instalação de novas empresas, sobretudo do sector de componentes para o sector automóvel¹⁴. Mas, tendo em consideração a evolução das qualificações nestes dois sub-sectores (construção automóvel e fabricação de componentes), a situação foi a seguinte:

¹⁴ Esta situação pode ser mais claramente verificada mais adiante neste artigo.

gráfico 2 – Evolução do peso relativo das qualificações no sector automóvel (1985-99)



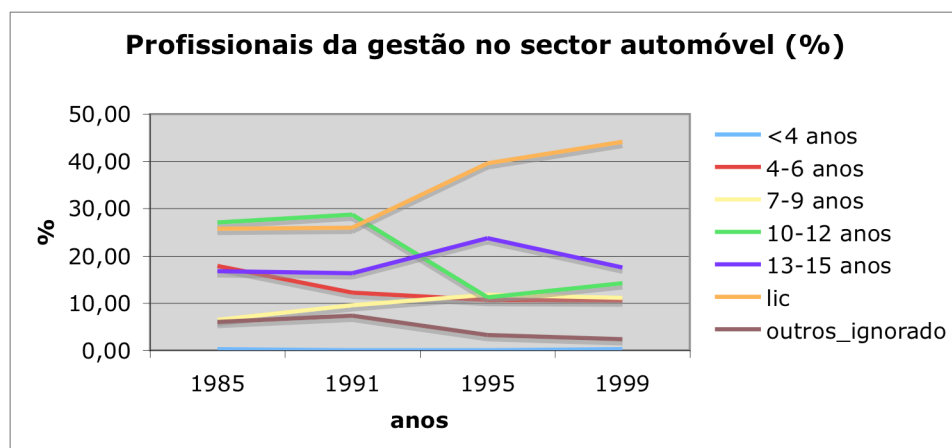
Nota-se, neste sector industrial, um aumento recente do peso relativo do pessoal mais qualificado, assim como das funções de chefia e de gestão empresarial. O volume de emprego menos qualificado tem tendência ainda para estabilizar nos cerca de 30%, isto é, um pouco menos que 1/3 do emprego no sector, o que se revela ainda relativamente elevado.

De acordo com o recente trabalho de Ulrich Jürgens et al. (2005) sobre a situação alemã, “o sistema de formação profissional e os trabalhadores qualificados (*Facharbeiter*) tiveram um papel central na definição das estratégias de produção das empresas industriais alemãs nos anos 80 em geral, e não apenas no sector da indústria automóvel” (p. 17). Estes autores afirmam ainda que “o declínio global da entrada de novos aprendizes desde os finais dos anos 80 foi, no entanto, muito menos intenso na indústria automóvel. A proporção de trabalhadores qualificados nas sete empresas de marca (Audi, VW, BMW, Mercedes, Ford, Opel, Porsche) manteve-se relativamente constante nos cerca 35% em média” (idem). Assim, em Portugal, se considerarmos o agregado de trabalhadores qualificados (“profissionais altamente qualificados” e os “profissionais qualificados”) teremos uma média mais elevada que a alemã (cerca de 60%). No entanto, isso significa então que a evolução ascendente na hierarquia de qualificação se deve sobretudo a antiguidade na profissão, e não principalmente com referência ao nível de escolaridade.

Profissionais de gestão

A evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os profissionais de gestão no sector automóvel (construção e componentes) pode ser observada no gráfico seguinte. Como profissionais de gestão consideramos (de acordo com as estatísticas do Ministério do Trabalho) os dirigentes empresariais, os quadros superiores e os quadros médios.

gráfico 3 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os profissionais de gestão no sector automóvel



Neste gráfico alguns aspectos devem chamar a atenção: em primeiro lugar, temos o aumento constante e significativo de licenciados entre os profissionais de gestão. Se se contavam apenas 117 em 1985, esse número passou para 614 numa década e meia, sendo sem dúvida o mais importante grupo de escolaridade entre este grupo de qualificação, com quase 45%. Em segundo lugar, podemos chamar a atenção para o facto de que o grupo de escolaridade com o nível politécnico de ensino (13 a 15 anos) tem vindo a aumentar significativamente o seu valor absoluto (passou de apenas 76 trabalhadores para 244 em 1999. Mas isso não significou a um assinalável aumento relativo. Pelo contrario, podemos dizer que se tem mantido (com oscilações) em redor dos 20%.

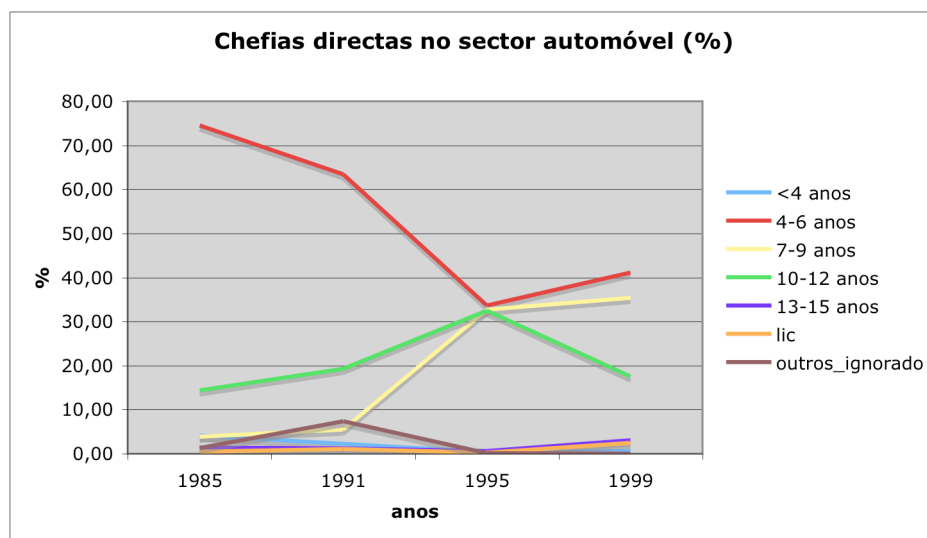
As outras informações dizem respeito a uma diminuição relativa, mais ou menos acentuada, de todos os restantes grupos de escolaridade, ainda que o seu valor absoluto tenha aumentado (excepto no caso do grupo “outros_ignorado”). Este paradoxo deve-se a um aumento geral do valor absoluto de trabalhadores ligados a este grupo de qualificação. Em 1985, eram 454 pessoas, em 1991 passou para 558, em 1995 para 1265 (aqui, sem dúvida alguma, devido ao efeito “AutoEuropa”) e em 1999 para 1392. Assistimos, portanto a um aumento de quase 150% em 14 anos...

As chefias directas

No caso das chefias directas a situação é muito distinta: a) assiste-se a uma diminuição acentuada do peso relativo do pessoal com 4 a 6 anos de escolaridade (de 75% em 1985, para cerca de 40% em 1999), e a um aumento do peso relativo dos que têm de 7 a 9 anos de escolaridade; b) o grupo de escolaridade de 10 a 12 anos, apesar de ter um aumento quantitativo acentuado (sobretudo em 1995), mantém o seu peso relativo na ordem dos 25%; finalmente, c) os grupos de maior escolaridade conhecem mais recentemente (1999) um aumento acentuado, o que significa que começam a ser recrutados para este grupo de qualificação, pessoas com elevada escolaridade.

Neste grupo profissional consideramos (de acordo com os dados estatísticos do Ministério do Trabalho) os “encarregados”, os “chefes de equipa”.

gráfico 4 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre as chefias directas

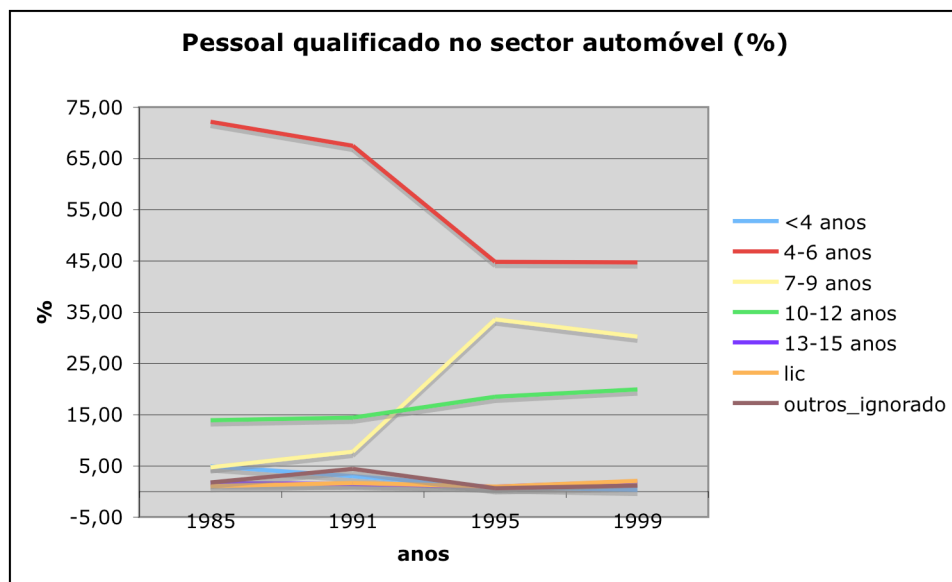


Apesar de tudo, com este gráfico se conclui claramente que a grande alteração se deve à diminuição do peso relativo dos grupos de escolaridade mais baixos, e a um aumento da escolaridade média neste grupo de qualificação.

O pessoal mais qualificado

Este grupo de qualificação compreende, nas estatísticas dos Quadros de Pessoal do Ministério do Trabalho, as categorias de “profissionais altamente qualificados” e “profissionais qualificados”. Em todo o caso diz respeito, no sector automóvel, sobretudo a pessoal relacionado com as actividades de produção. No gráfico seguinte apresentamos as principais características de evolução dos grupos de escolaridade neste nível de qualificação.

gráfico 5 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre o pessoal mais qualificado do sector automóvel



É necessário tomar em consideração que o número de trabalhadores neste grupo de qualificação tem diminuído progressivamente na década de 1985 a 1995 (8317 trabalhadores em 1985, 8213 em 1991, e 7296 em 1995). Apenas em 1999 esse número aumenta muito rapidamente, passando para o dobro (15799). Essa situação deve-se, como temos vindo a referir, a um forte investimento no sub-sector de componentes para o sector automóvel. No entanto, neste gráfico 5 fica-nos ainda a informação de um rápido aumento dos grupos de escolaridade mais elevada (sobretudo, nos grupos de 7 a 12 anos de escolaridade, de passou de 250 pessoas em 1985, para 1826 em 1999!). De salientar que, apesar desse aumento, também aumentou em 1999 em termos absolutos o grupo de escolaridade dos 4 aos 6 anos, continuando, por isso, a ser o grupo com maior peso relativo. Isso parece dever-se ao recrutamento junto de outras empresas de pessoal já qualificado e experiente, ainda que com menor escolaridade. Poderá ser uma situação transitória no processo de modernização do sector, mas haverá que esperar por mais alguma informação estatística mais recente para conhecer melhor a tendência de evolução.

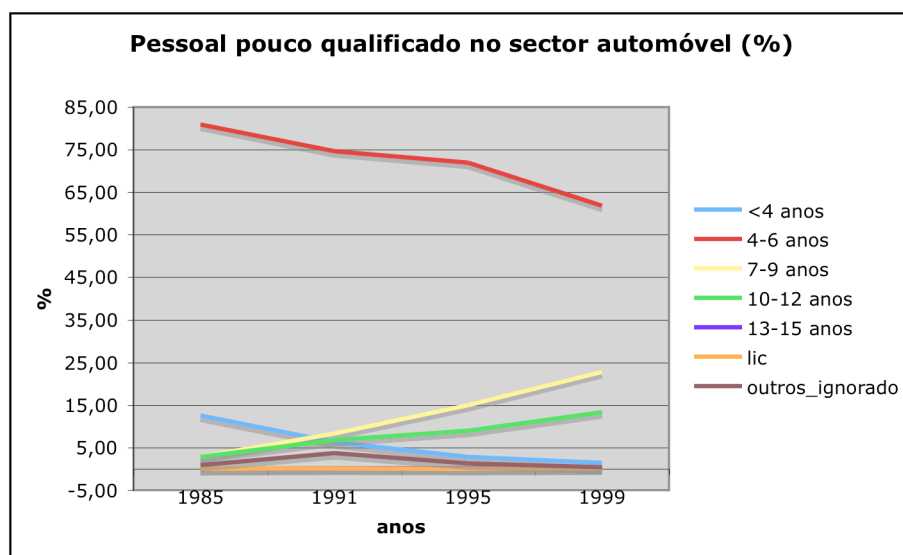
Deve-se mencionar ainda a rápida diminuição do número de pessoas com menos que a 4ª classe neste grupo de qualificação, que passou de mais de 400 em 1985 para apenas 42 em 1999. No outro “extremo”, podemos mencionar a variação no número de licenciados neste grupo de qualificação, mas que em 1999 passou para 321 trabalhadores.

O pessoal menos qualificado

Este grupo de qualificação compreende (também de acordo com as estatísticas oficiais do Ministério do Trabalho) as categorias de “pessoal semi-qualificado”, “pessoal não qualificado”, “praticantes” e “aprendizes”. Tal como nos outros grupos de qualificação, o último ano de referência deste nosso estudo revelou a existência de uma significativa

alteração: aumento assinalável do número de activos no grupo de qualificação (de 4198 em 1995, para 7841, quatro anos mais tarde), aumento considerável do número de pessoas nos grupos de escolaridade mais elevados.

gráfico 6 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre o pessoal menos qualificado do sector automóvel



Como se poderá facilmente observar, o peso relativo dos grupos de baixa escolaridade tem sido demasiado elevado também neste nível de qualificação. Deve chamar-se a atenção para o facto de mais de 80% dos efectivos em 1985 terem apenas o nível básico de escolaridade (e quase 15%, nem sequer esse nível tinham!).

Existe uma clara progressão nestes últimos anos, ainda que o grupo dos 4-6 anos de escolaridade seja ainda o mais significativo (quase 2/3 do pessoal). O efeito da passagem da escolaridade obrigatória para os 9 anos já se faz sentir neste sector (quase 30 depois de ter sido instituída no sistema de educação-formação em Portugal). Ou seja, este grupo com o actual nível básico de escolaridade já representa $\frac{1}{4}$ da população activa do sector.

Inclusivamente, o grupo com nível secundário de escolaridade também tem aumentado o seu peso relativo de maneira clara, atingindo em 1999 já cerca de 15% do número de trabalhadores. Estes podem considerar-se os aspectos mais positivos relativamente a este grupo de qualificação neste sector produtivo.

Situação no sub-sector de construção automóvel

Nesta parte do artigo iremos referir com mais detalhe a situação do sector automóvel, dividindo-o em dois sub-sectores já mencionados:

- a) a construção e montagem de veículos automóveis (que inclui ligeiros e pesados de passageiros e de mercadorias);

- b) a fabricação de componentes para o sector automóvel (que inclui uma elevada diversidade de sectores, desde a electrónica, à química e plásticos, aos materiais metálicos, borrachas, etc.).

O sub-sector de construção tem vindo progressivamente a perder volume de emprego, sendo actualmente apenas cerca de 25% do total de trabalhadores do sector. Segundo alguns autores, ao pretendermos realizar uma análise da trajectória das empresas de fabricação e de montagem automóvel em Portugal, devemos identificar, antes de mais, três tipos de situações distintas ¹⁵:

- as empresas subsidiárias de empresas trans-nacionais e as firmas nacionais com licença de montagem (por exemplo, a Volkswagen e a Citroën);
- as empresas de montagem de veículos automóveis de passageiros e as de veículos comerciais (uma vez mais, o exemplo da Volkswagen, e o da Opel, Mitsubishi ou da Toyota) e, finalmente,
- as firmas que produzem veículos de origem europeia (Volkswagen, Citroën), norte-americana (Opel-GM) e japonesa (Mitsubishi e Toyota).

Acerca da evolução das linhas de montagem em Portugal, podemos dizer que, no que se refere às linhas que efectuavam a montagem de veículos de passageiros, em 1974, encontravam-se em actividade 13 linhas de montagem, tendo esse número descido para 4 em 1998. Após o encerramento da Renault/Sodia, em Julho de 1998, apenas três empresas asseguram a produção na categoria de ligeiros de passageiros, ou seja, a AutoEuropa (da Volkswagen), a Citroën Lusitânia e a Opel Portugal.

Quanto à produção de veículos comerciais em Portugal, no ano de 1974, existiam 20 linhas de montagem. Esse número desceu para 18 em 1980 e, oito anos depois, para 10 linhas. Actualmente, apenas a Mitsubishi Trucks Europe (Tramagal), a Salvador Caetano (Toyota) asseguram a produção de veículos comerciais (ligeiros e pesados) em Portugal. A Ford Lusitana encerrou a sua actividade em 1999, e o equipamento e pessoal foram integrados na Opel (ambas as fábricas se localizam em Azambuja).

Assim, claramente, este sub-sector vem conhecendo um processo de desinvestimento e de deslocalização das actividades produtivas para outros países ¹⁶.

No quadro que a seguir se apresenta pode verificar-se a evolução, quer da população activa neste sub-sector, assim como dos diferentes grupos de escolaridade.

quadro 2 - Escolaridade (construção), total

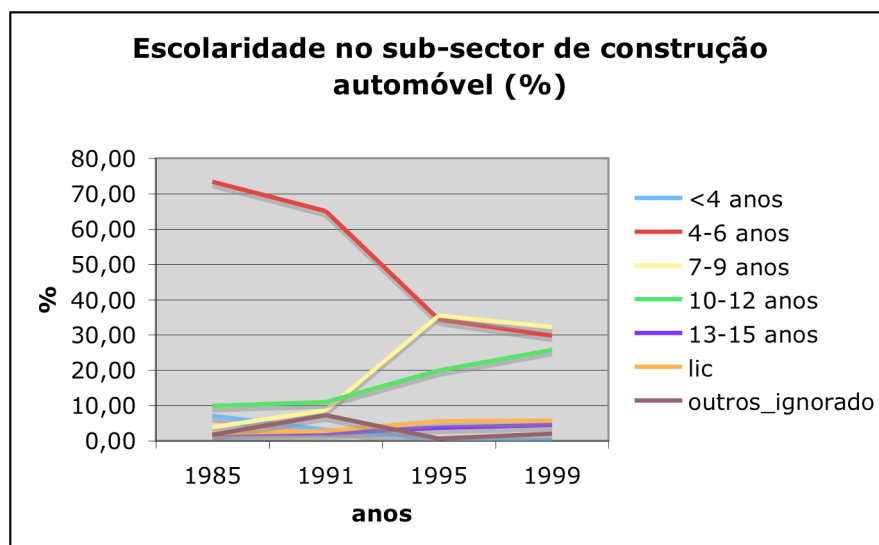
	1985	1991	1995	1999
<4 anos	625	255	40	17
4-6 anos	6411	5343	2548	2298
7-9 anos	341	714	2631	2492
10-12 anos	869	901	1476	1995
13-15 anos	163	181	272	349
lic	186	230	410	437
outros_ ignorado	148	595	43	155
total	8743	8219	7420	7743

¹⁵ Cf. Guerra, 19 ; Vale, 1999.

¹⁶ O caso da Renault de Setúbal é talvez o mais conhecido, pois foi transferida a sua produção para a Eslovénia.

Relativamente aos valores absolutos, deve tomar-se em consideração a forte diminuição do número de trabalhadores com 4 a 6 anos de escolaridade, e o aumento significativo daqueles que têm de 10 a 12 anos de escolaridade. Os seus peso relativo evoluiu muito drasticamente e, com efeito, isso pode ser observado no gráfico seguinte.

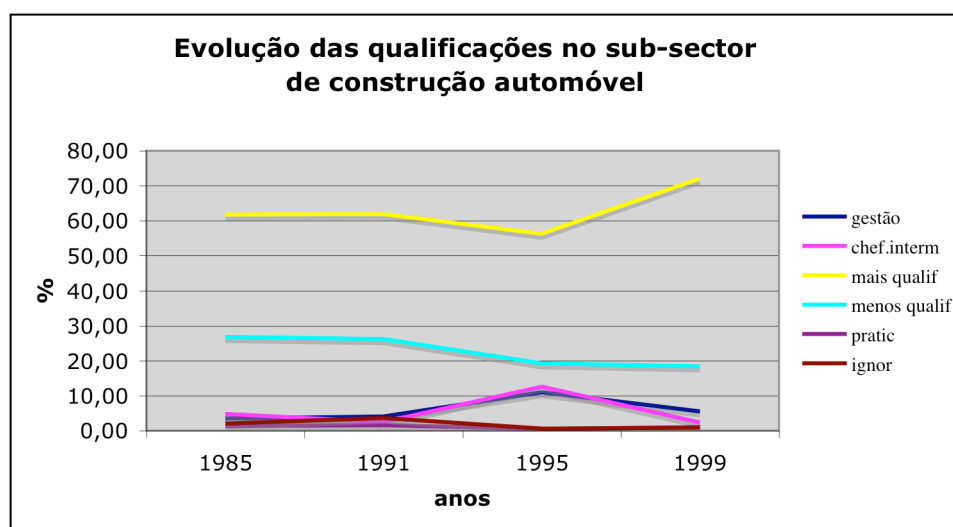
gráfico 7 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os trabalhadores do sub-sector de construção automóvel



Neste sub-sector, como vemos, assiste-se a uma diminuição drástica do peso relativo do grupo de trabalhadores com níveis iguais ou menores a 6 anos de escolaridade (de quase 80% em 1985, passou para cerca de 30%). Em grande medida isso deve-se ao “efeito AutoEuropa” pelo facto de aí ter ocorrido o recrutamento de pessoal com, sobretudo, 9 anos de escolaridade. E deve-se ainda ao encerramento da unidade da Renault de Setúbal onde grande parte da mão-de-obra tinha entre 4 e 6 anos de escolaridade. Nesta empresa, a parte mais significativa daqueles que tinha menos escolaridade praticamente nem ficou a trabalhar no sector automóvel, saindo, portanto destes dados estatísticos.

De sublinhar ainda que neste sub-sector se verifica já que é o grupo com 9 anos de escolaridade o dominante em termos de peso relativo. Essa situação tem um possível efeito a nível de evolução dos grupos de qualificação, e de modo indirecto, com a evolução possível da competitividade do sub-sector. Assim, as alterações nos níveis de qualificação neste sub-sector foram as seguintes:

gráfico 8 – Evolução do peso relativo dos diferentes níveis de qualificação no sub-sector de construção automóvel



Com o processo de modernização do sector e, como já foi referido, à política de recrutamento na AutoEuropa e de desactivação na Renault-Setúbal, o sub-sector de construção e montagem automóvel conhece um rápido acréscimo de qualificações. Se já era o grupo dos trabalhadores mais qualificados (designados como altamente qualificados e qualificados) o dominante, ele conhece ainda um acréscimo relativo assinalável nos últimos anos. O grupo de trabalhadores menos qualificados (semi- e não-qualificados) vai perdendo peso relativo rapidamente (cerca de menos 10 pontos percentuais de 1985 a 1999).

De sublinhar ainda que, sobretudo pelo “efeito AutoEuropa” de 1991 a 1995 o sub-sector conhece um acréscimo assinalável de chefias intermédias e de responsáveis de gestão empresarial (quadros superiores e médios). Esse número veio a diminuir fortemente em 1999 devido ao encerramento de algumas fábricas, como já foi mencionado mais acima.

O seu efeito fez-se sentir em praticamente todos os níveis de qualificação. Um dos efeitos imediatos no nível dos profissionais de gestão, é o da diminuição em apenas 4 anos de cerca de metade do número de licenciados (de 357 em 1995 passou para apenas 188 em 1999). O mesmo se passou no grupo de escolaridade politécnica (13-15 anos) que nos mesmos anos referidos, passou de 230 para apenas 97.

Do ponto de vista da evolução do peso relativo deste nível de qualificação, o número de licenciados é ainda o mais elevado (mais de 40%), e o grupo de escolaridade politécnica tem cerca de 25% dos activos neste nível de qualificação.

As qualificações das chefias intermédias conheceram igualmente uma forte alteração, e podemos talvez considerar dois ciclos:

- um primeiro, que decorre até à negociação do investimento da Ford-VW em Palmela, em simultâneo com a crise da Renault em Setúbal (nos dados recolhidos, figuram 1985 e 1991);
- um segundo, posterior a essa data (1991) e que inclui os anos de 1995 e 1999.

Assim, no primeiro desses ciclos, verifica-se uma enorme diminuição de membros do nível de qualificação de chefias intermédias (de 421 em 1985, passou-se para 204 em 1991). No segundo ciclo pós-AutoEuropa, assiste-se a forte recrutamento (929 trabalhadores em 1995)

inicial, e uma situação quase paradoxal de quase desaparecimento deste grupo de qualificação (apenas 175 em 1999).

Nota-se, por conseguinte, a existência de um “desinvestimento” nos grupos de maior qualificação neste sub-sector, o que pode conduzir a fortes debilidades no desenvolvimento de formas inovadoras de gestão do emprego. Praticamente, é apenas a AutoEuropa a única empresa deste sub-sector que conseguiu implementar estrategicamente algumas dessas formas (negociação directa com as Comissões de Trabalhadores, aplicação de conceitos de trabalho em equipa e melhoria contínua, participação no processo de tomada de decisões). As restantes empresas parecem querer ignorar este tipo de iniciativas que têm implicações positivas na produtividade, e indirectamente, na competitividade empresarial.

Quando se toma em consideração os pesos relativos dos diferentes grupos de escolaridade neste nível de qualificação, vemos que após uma brusca diminuição dos que tinham de 4 a 6 anos escolaridade (de 80% em 1985 passou para cerca de 25% dez anos depois), se volta a assistir a um reforço do seu peso relativo (quase 75% em 1999!). Ora isto pode significar um forte desinvestimento na qualificação do conteúdo de trabalho deste nível de coordenação do trabalho produtivo na construção e montagem automóvel. E se é assim efectivamente, podemos estar perante um problema grave neste sub-sector. Também se verifica uma situação paralela de uma forte diminuição relativa do grupo de escolaridade 7 a 12 anos, o que acentua essa situação de precariedade.

A evolução das qualificações do pessoal qualificado não sofreu, durante o período analisado, o mesmo tipo de alterações. Pelo contrário, verificou-se um aumento nos seus efectivos (de 4178 em 1995, passou-se para 5583 quatro anos mais tarde). Neste grupo consideramos as duas categorias referidas mais atrás: profissionais altamente qualificados e profissionais qualificados.

É interessante verificar um assinalável aumento de licenciados classificados neste grupo (em 1999 existiam já 218 trabalhadores). É aliás um nível de qualificação que, do ponto de vista relativo obteve um claro processo de qualificação durante as mudanças mais recentemente verificadas, com diminuição dos grupos de escolaridade mais baixos, e aumento dos grupos de escolaridade mais elevada (sobretudo, dos 10-12 anos). O grupo de escolaridade de 7 a 9 anos já tinha conhecido um fortíssimo aumento em 1995, uma vez mais, pelo “efeito AutoEuropa” que recrutou uma enorme quantidade de trabalhadores qualificados com este nível de escolaridade. Pelo “efeito Renault” verificámos uma forte diminuição dos trabalhadores menos escolarizados: de 3946 em 1985 do grupo dos 4 a 6 anos de escolaridade, passou-se para os 1159 em 1995, e dos 280 em 1985 do grupo de menos de 4 anos de escolaridade passou-se para 14 em 1995 e apenas 6 em 1999.

Quanto à evolução das qualificações do pessoal menos qualificado (onde se incluem as categorias de “profissionais semi-qualificados” e de “profissionais não qualificados”), assistiu-se a uma forte diminuição dos grupos menos escolarizados (1919 trabalhadores em 1985 com 4 a 6 anos de escolaridade para 818 em 1999, e 318 trabalhadores em 1985 com menos que 4 anos de escolaridade, em 1999 restavam apenas 10). De resto, este grupo de qualificação passou a ter um crescimento constante do número de trabalhadores com 7 a 9 anos de escolaridade, mas mesmo em 1999, o seu peso relativo era ainda relativamente baixo (quase 30%, quando o grupo de 4 a 6 anos de escolaridade, apesar da sua diminuição ainda detinha quase 60% de efectivos...).

De um modo geral, este nível de qualificação tem vindo a conhecer uma progressiva diminuição do número absoluto dos seus trabalhadores, tendo em 1999 cerca de 1417.

Situação no sub-sector de fabricação de componentes para o sector automóvel

Como referimos na parte anterior, este é o outro sub-sector que integra o sector automóvel, mas tem a particularidade de envolver diferentes sectores de actividades industriais, tais como a electrónica, a fabricação de vidros, o sector das borrachas e couros, os plásticos e o sector químico em geral, a fabricação de material de metal, entre outros.

E uma característica em termos de mercado de emprego deste sub-sector é o aumento constante e rápido do volume de emprego¹⁷. Este aumento teve repercussões em quase todos os grupos de escolaridade, excepto no de mais baixo nível, isto é, o de menos que a 4ª classe. Pelos mesmos motivos que nos outros sectores, a sua diminuição deve-se sobretudo à saída de muitos trabalhadores do mercado de emprego.

Tendo-se verificado um aumento constante no volume de emprego, existiram, no entanto, alterações significativas no peso relativo de cada grupo de escolaridade ao longo do período considerado (1985-1999), como se irá ver a parti do quadro seguinte.

quadro 3 – Evolução do peso relativo dos grupos de escolaridade entre os trabalhadores do sub-sector de fabricação de componentes automóvel

	1985	1991	1995	1999
<4 anos	6,57	4,42	2,00	0,75
4-6 anos	71,69	69,61	64,48	55,26
7-9 anos	4,72	6,81	16,04	24,83
10-12 anos	11,18	14,32	12,12	14,09
13-15 anos	1,69	1,42	1,44	1,32
lic	2,23	1,94	2,51	3,04
outros_ignorado	1,93	1,49	1,40	0,70

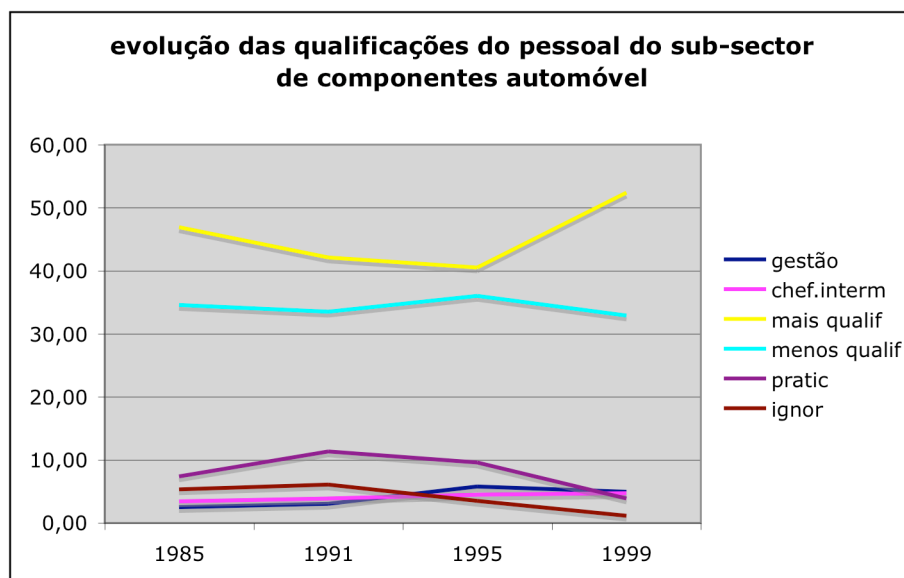
Como se pode verificar neste sub-sector o peso relativo do grupo com baixa escolaridade é ainda demasiado elevado, apesar de estar em franca diminuição. Ou seja, o grupo com 6 anos de escolaridade ou menos quase detinha 80% da totalidade do pessoal a trabalhar neste sector (mais concretamente 78,26%!), e passou em década e meia para os 55%. Apesar de tudo, mais de metade de todos os trabalhadores tem menos que 6 anos de escolaridade (cerca de 11 mil trabalhadores). Há a registar ainda que cerca de 600 trabalhadores são licenciados (em 1999), uma situação nova quando comparada com os cerca de 140 registados em 1985.

Assim, se nesse ano o sub-sector de construção automóvel tinha mais licenciados que este sub-sector (186 na construção, e 139 nos componentes), em 1999 a situação inverteu-se: 593 nos componentes, e 437 na construção. Terá existido uma transferência de profissionais de um sub-sector para outro? No entanto, como ambos registaram um aumento significativo ao longo destes anos em análise, provavelmente se poderá concluir ser mais atractiva a actividade no domínio dos componentes, do que na construção. De qualquer modo, o peso relativo deste grupo de escolaridade em qualquer um dos sub-sectores é muito fraco.

E como evoluíram neste mesmo período os vários grupos de qualificação? Podemos ver esta situação no gráfico seguinte.

¹⁷ Em 1985 tinha 6227 trabalhadores, em 1991 eram 7404, em 1995 foram 7692 e em 1999 registavam-se quase 20 mil trabalhadores neste sub-sector.

gráfico 9 – Evolução do peso relativo dos níveis de qualificação no sub-sector de componentes automóvel



Em termos dos diferentes pesos relativos podemos observar que o grupo de trabalhadores mais qualificados aumentou nos últimos anos, sendo ainda assinalável a diminuição do peso relativo dos praticantes e aprendizes neste sector, o que pode indicar alguma tendência para o envelhecimento da população activa, com previsível aumento do peso relativo dos trabalhadores mais qualificados e diminuição rápida dos menos qualificados. Estas duas situações podem dizer respeito quer, no primeiro caso, à passagem de uma parte dos trabalhadores menos qualificados para o grupo dos mais qualificados (quer pelo efeito da formação profissional, quer pelo efeito da antiguidade no posto de trabalho e, por consequência, no nível de qualificação), quer no segundo caso, pelo baixo número sucessivo de praticantes e aprendizes.

Deve notar-se ainda que, quando comparados estes dados com os do sub-sector de construção automóvel, se verifica na produção de componentes uma maior homogeneidade de qualificações. Por exemplo, enquanto que na construção automóvel, 70% são trabalhadores mais qualificados (de qualquer modo, sobretudo trabalhadores de fabricação e montagem), na produção de componentes, esse valor ultrapassa pouco os 50%, e trata-se também do grupo de qualificação mais significativo. Nos dois sub-sectores verifica-se uma tendência de diminuição dos grupos menos qualificados, mas também esse nível de qualificação é o 2º de maior peso (em 1999, cerca de 20% na construção automóvel, e cerca de 30% na produção de componentes). De qualquer modo, neste sub-sector pode dizer-se que os níveis de elevada qualificação (profissionais de gestão, chefias) tem tendência para aumentar o seu peso relativo.

Assim, a qualificação dos responsáveis da gestão é aquela onde de modo muito claro revelou um aumento muito significativo do grupo de escolaridade dos licenciados (que passou dos cerca de 20% em 1985 para quase 45% em 1999!). Em termos absolutos este sub-sector tem 426 licenciados em actividades de responsabilidade de gestão (em 1999), e a tendência é ainda claramente de aumento. O outro grupo de escolaridade em constante crescimento (era o

4º em 1985 com cerca de 12%, e passou para 16% em 1999, ocupando o 2º lugar) é o que designamos aqui de “politécnico” (13 a 15 anos de escolaridade).

As qualificações das chefias intermédias (com cerca de mil trabalhadores em 1999) tem conhecido uma evolução distinta com as seguintes características:

- a) o grupo de escolaridade de 4 a 6 anos tem conhecido um crescimento constante (131 trabalhadores em 1985 até aos 324 em 1999);
- b) apesar disso, esse grupo tem vindo a diminuir assinalavelmente o seu peso relativo (de mais de 60% passou para cerca de 35% nos anos mencionados), sendo agora ultrapassado pelo grupo de 7 a 9 anos de escolaridade;
- c) este último grupo mencionado conheceu também um aumento repentino (em grande medida devido ao “efeito AutoEuropa”), passando de apenas 14 trabalhadores para 365 em 1999

Pode-se prever uma manutenção desta tendência com uma maior evidência do crescimento do grupo de escolaridade secundária (10 a 12 anos) que se tem mantido com um peso médio de 20%, com ligeiras oscilações ao longo dos anos analisados.

O facto do nível de qualificação das chefias intermédias ter aumento cerca de cinco vezes desde 1985, significa também que este sub-sector passou a considerar como muito relevante a actividade de coordenação de gestão directa e controlo da produção. Uma das principais causas pode ficar a dever-se à generalização da política de gestão dos recursos humanos iniciada com o projecto da Ford/VW no início dos anos 90, sobretudo introduzindo uma forte pressão no seu modelo de organização junto das empresas fornecedoras. Os efeitos em termos de características da população empregada no sector foi clara. Mas a funções de chefia directa também se alterou profundamente. Em alguns estudos de caso realizados no projecto WorTiS mencionado no início do artigo, demonstraram essa tendência, ao permitirem o desenvolvimento de conceitos de trabalho em equipa, quase desconhecidos neste sector em Portugal nas décadas anteriores. E são precisamente esses conceitos que permitem o desenvolvimento de formas inovadoras de gestão do emprego. Isso pode ser conseguido com maior investimento na organização do trabalho, o que significa ainda, um maior investimento na melhoria da produtividade.

Em relação à evolução das qualificações do pessoal qualificado no sub-sector de componentes automóvel, pode dizer-se que reproduz as mesmas características de todo o sub-sector. Em primeiro lugar, pode dizer-se que isso se deve à enorme proporção dos activos deste nível de qualificação (10216 trabalhadores em 1999) no conjunto do emprego do sub-sector (19507 trabalhadores nesse mesmo ano). Mas, também porque este nível de qualificação do pessoal mais qualificado se caracterizar pelo elevado número de trabalhadores com 4 a 6 anos de escolaridade (tinha 2/3 em 1985 e passou para 55% em 1999, representando nesta data quase 6 mil trabalhadores). Finalmente, trata-se de um nível de qualificação que conhece um significativo aumento recente do peso relativo (e absoluto!) do grupo de escolaridade básico (7 a 9 anos), por este ser o que representa o nível mínimo de escolaridade obrigatória desde os anos 70. Portanto, apenas agora se começa a sentir o seu efeito no mercado de emprego. Pode concluir-se que este é um aspecto positivo que se vai fazer sentir no sub-sector ainda durante os próximos anos.

Relativamente ao último nível de qualificação, a evolução do emprego do pessoal menos qualificado é relativamente distinta dos níveis mencionados anteriores apenas pela dimensão da proporção. O grupo de menor escolaridade era o mais significativo neste nível de (baixa) qualificação (mais de 80% em 1985), e veio a diminuir a sua proporção (mais de 60% em 1999) apesar de aumentar o número dos seus efectivos, pois o total de trabalhadores menos

qualificados neste sub-sector aumentou consideravelmente em 1999 (de 2772 em 1995 passou para 6414 em 1999). Tal como nos outros níveis de qualificação, o grupo de escolaridade básica (7-9 anos) tem vindo a conhecer um aumento constante e rápido (de 80 trabalhadores em 1985 passou para 1388 em 1999, ou seja, mais de 20% do total deste nível de qualificação).

Conclusões

Como vimos, num sector inovador, como é o sector automóvel em Portugal, as exigências de investimento na actividade formativa são assinaláveis. Sobretudo quando a integração deste sector nos processos de internacionalização são evidentes. Como é sabido, Portugal não produz uma marca própria do sector automóvel, mas constrói e monta veículos para o mercado nacional e mundial. As fábricas do sector automóvel presentes no país têm quase todas maioria de capital estrangeiro. A especialização produtiva a nível nacional tem sido feita, principalmente nos últimos anos, no sub-sector de componentes automóvel. Apenas aqui tem havido alguma inovação na gestão do emprego, sobretudo, recorrendo a trabalho mais qualificado.

Continuamos ainda a verificar o recrutamento de pessoal mais qualificado junto de outras empresas, mas com menor nível de escolaridade. Se essa acção pode ser interessante do ponto de vista do mercado de trabalho, ela pode revelar-se um problema para a modernização do sector. Sobretudo, se se verificar que se trata não de um processo de transição, mas de uma constante, e se trata de um recurso estratégico na gestão de pessoal neste sector produtivo. Assim, se isso acontecesse a perda de capacidade competitiva seria significativa a médio prazo.

De qualquer modo, é de sublinhar o aumento claro do peso relativo dos grupos de escolaridade mais elevada, ainda que esse aumento não tenha atingido ainda os níveis desejáveis. Por exemplo, o grupo de escolaridade dos 10 aos 12 anos (ou seja, de nível secundário) ainda não representa sequer os 20% do total do mercado de emprego sectorial, embora se espere que venha a atingi-los no curto prazo em detrimento dos grupos de menor escolaridade¹⁸. E a “massa crítica” necessária para atrair (ou manter) investimentos estratégicos de mais valor acrescentado ainda é demasiado pequena (existem apenas mil licenciados num volume de emprego de mais de 27 mil postos de trabalho). Estas parecem ser as principais debilidades competitivas no sector automóvel em Portugal.

Os dois sub-sectores analisados diferenciam-se por diversas razões já mencionadas, mas pode concluir-se que o da construção automóvel possui um nível de escolaridade média mais elevado. Inclusivamente, o grupo de 7 a 9 anos de escolaridade tem o maior peso relativo nesse sub-sector. No entanto, isso deve-se ao enorme peso relativo do grupo dos trabalhadores mais qualificados (70%). Como foi dito mais atrás, esta situação pode revelar uma debilidade no sentido de aumentar o valor acrescentado na actividade de construção automóvel. A partir dos estudos de caso realizados, verifica-se que apenas uma das empresas formas inovadoras de gestão do emprego, que acabou por afectar a própria qualificação profissional e as políticas de recrutamento no sub-sector de componentes.

¹⁸ A manter-se a tendência actual, é de esperar que o grupo dos 4 a 6 anos de escolaridade venha a ter pouco mais de 30%, continuando a descer até aos 20%. O grupo dos 7 aos 9 anos é que deverá conhecer um aumento rápido: pode atingir os 35% no curto prazo e atingir os 50% a médio prazo.

Apesar das alterações recentes, e sobretudo pelo “efeito AutoEuropa”, os níveis de qualificação dos trabalhadores portugueses melhorou muito, mas ainda falta muito para que os investidores e empregadores não decidam deslocalizar as suas firmas para países que, com os mesmos níveis salariais, têm uma força de trabalho muito mais escolarizadas. Com a pressão dos mercados internacionais sobre as empresas construtoras, essa decisão pode vir a ser tomada mais cedo do que se espera. E para os tempos que correm, a escolaridade é um indicador fundamental para se aplicarem estratégias de gestão da qualidade e de inovação do produto e do processo.

Como vimos, essas estratégias tanto poderão ser desenvolvidas num como no outro sub-sector automóvel. Como a tendência é para o aumento do peso relativo dos grupos de escolaridade mais elevada, esse efeito poderá ser sentido antes no sub-sector de construção e montagem automóvel do que no de fabricação de componentes.

Mas, tanto num caso como no outro, deverá existir uma atenção especial para a formação e recrutamento de pessoal de níveis de qualificação mais elevados, sobretudo, os licenciados e os de nível “politécnico” (13-15 anos de escolaridade), pois serão estes a servir de catalizadores para investimentos de maior valor acrescentado. Como existe ainda uma débil interligação entre o ensino superior e as empresas do sector, poderão esperar-se tempos difíceis para o sector que encontrar uma dependência mais acentuada nas orientações estratégicas das grandes empresas trans-nacionais.

Vimos, portanto, que a única solução reside no investimento na organização do trabalho, de modo a não evidenciar os efeitos facilmente notáveis das tardias políticas de educação e de formação profissional.

Bibliografia:

Bromberg, Tabea: "New Forms of Company Co-operation and Effects on Industrial Relations", *Arbeitspapier* Nr. 5 (Juli 2004), Univ. Dortmund, p. 5

Godinho, Manuel M. (2003), "Inovação: Conceitos e Perspectivas Fundamentais", in Rodrigues, M.J. et al (coord.) *Para uma Política de Inovação em Portugal*, Dom Quixote.

Jürgens, U., Malsch, T., Dohse, K. (1993), *Breaking from Taylorism: Changing Forms of Work in the Automobile Industry*, New York: Cambridge University Press.

Jürgens, U.; Krzywdzinski, M.; Teipen, C. (2005) "Governance Compromises on the Employment Relationship in Germany – New trends in the automotive, telecom and video games industry", Proceedings of the 13th GERPISA International Colloquium on "Productive organisations - employment relationships – financiarisation: specificities of the automotive industry", Paris, GERPISA, June.

Lane, Christel: "Globalization and the German model of capitalism – erosion or survival?", *British Journal of Sociology* Vol. 51, No. 2, June 2000, pp. 207–234

Lay, Gunter (2003): "Betreiben statt verkaufen. Häufigkeit des Angebots von Betreibermodellen in der deutschen Investitionsgüterindustrie" in: *Mitteilungen aus der Produktionsinnovationserhebung*, Nr. 29, ISI-FhG, Fraunhofer Institut Systemtechnik und Innovationsforschung, Karlsruhe.

Lobo, Â.; Melo, M. (2002): *O Automóvel: um Cluster (Globalmente) Inovador*, Lisboa, GPE-ME, 84 pp.

Lung, Yannick (ed.): *The Challenges of the European Automotive Industry at the Beginning of the 21st. Century*, Actes du Gerpisa, n° 35, Paris, pp. 83 – 107.

MEPAT (1999), *Portugal PNDES 2000-2006, diagnóstico prospectivo*, Lisboa.

Moniz, António B. et al. (2002), "Technological Practices in the European Auto Industry: exploring cases from Belgium, Germany and Portugal", *International Journal of Automotive Technology and Management*, Vol. 2, 1, pp. 84-100.

Moniz, António B. (2005), "Futuros da indústria automóvel: qual a sua importância para a definição do produto, modelos de produção e estratégias de mobilidade?", *Proceedings do Vº Congresso da APS*, Braga, 2004.

Pries, L.; Schweer, O. (2002), 'The Product Development Process as a Measuring Tool for Company Internationalization? – Two case studies of DaimlerChrysler and Volkswagen', *Int. J. Automotive Technology and Management*, Vol. 2, No. 4.

PROINOV (2002), *Prioridade para os Recursos Humanos em Portugal*, Lisboa: Gabinete do PROINOV – Presidência do Conselho de Ministros.

Selada, C., Felizardo, J. R. (2004), Da Produção à Concepção: Meio Século de História Automóvel em Portugal, in: Heitor, M., Brito, J. M. B., Rollo, M. F. (eds.), *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no século XX*, Lisboa: Dom Quixote.

Tolliday, S. *et al.* (1998), Introduction – Between Imitation and Innovation: the Transfer and Hybridization of Productive Models in the International Automobile Industry, *in*: Boyer, R. *et al.* (eds.), *Between Adaptation and Innovation*, New York: Oxford University Press, pp. 1-19.

Vale, M (1999), *Geografia da Indústria Automóvel num Contexto de Globalização. Imbricação Espacial do Sistema AutoEuropa*, tese de doutoramento, Universidade de Lisboa